Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/1254

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

3 — 40010 — 2435/63 III

Bonn, den 9. Mai 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr

mit Begründung, den Wortlaut des Zusatzabkommens in französischer, englischer und spanischer Sprache und in deutscher Übersetzung sowie eine Denkschrift. Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 257. Sitzung am 3. Mai 1963 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung

Blank

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Guadalajara (Mexiko) am 18. September 1961 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr wird zugestimmt. Das Zusatzabkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Zusatzabkommen nach seinem Artikel XIII Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Zusatzabkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Das Zusatzabkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden, das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Zusatzabkommen nach seinem Artikel XIII Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr

Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier.

Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

LES ÉTATS SIGNATAIRES
DE LA PRÉSENTE CONVENTION

CONSIDÉRANT que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport

CONSIDÉRANT qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article Premier

Dans la présente Convention:

a) «Convention de Varsovie» signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;

b) «transporteur contractuel» signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

c) «transporteur de fait» signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

THE STATES SIGNATORY TO THE
PRESENT CONVENTION

NOTING that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage

CONSIDERING that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

In this Convention:

a) "Warsaw Convention" means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph b) is governed by the one or by the other;

b) "contracting carrier" means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor;

c) "actual carrier" means a person, other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

Article II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

(Übersetzung)

LOS ESTADOS QUE FIRMAN EL PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO que el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte

CONSIDERANDO que, por tanto, es conveniente formular normas que regulen dichas circunstancias

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo I

En el presente Convenio:

a) "Convenio de Varsovia" significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro;

b) "transportista contractual" significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro;

c) "transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario.

Artículo II

Si un transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato a que se refiere el Artículo I, párrafo b), se rige por el Convenio de Varsovia, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sometidos, excepto lo previsto en el presente Convenio, a las disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

DIE UNTERZEICHNERSTAATEN DIESES ABKOMMENS,

IN DER ERWÄGUNG, daß das Warschauer Abkommen keine besonderen Bestimmungen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr enthält, die von einer Person ausgeführt wird, die nicht Partei des Beförderungsvertrages ist,

IN DER ERWÄGUNG, daß es daher wünschenswert ist, Regeln festzulegen, die auf diesen Fall anzuwenden sind,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

In diesem Abkommen bedeuten:

a) „Warschauer Abkommen" entweder das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, oder das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955, je nachdem, ob die Beförderung nach dem in Buchstabe b genannten Vertrag dem einen oder dem anderen Abkommen unterliegt;

b) „vertraglicher Luftfrachtführer" eine Person, die als eine Vertragspartei mit einem Reisenden oder einem Absender oder mit einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen dem Warschauer Abkommen unterliegenden Beförderungsvertrag geschlossen hat;

c) „ausführender Luftfrachtführer" eine andere Person als den vertraglichen Luftfrachtführer, die auf Grund einer von dem vertraglichen Luftfrachtführer erteilten Ermächtigung die nach Buchstabe b vorgesehene Beförderung ganz oder zum Teil ausführt, hinsichtlich dieses Teiles jedoch nicht ein nachfolgender Luftfrachtführer im Sinn des Warschauer Abkommens ist. Die Ermächtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet.

Artikel II

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Beförderung, die nach dem in Artikel I Buchstabe b genannten Vertrag dem Warschauer Abkommen unterliegt, ganz oder zum Teil aus, so unterstehen, soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, sowohl der vertragliche Luftfrachtführer als auch der ausführende Luftfrachtführer den Regeln des Warschauer Abkommens, der erstgenannte für die gesamte im Vertrag vorgesehene Beförderung, der zweitgenannte nur für die Beförderung, die er ausführt.

Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article IV

Any complaint to be made or order to be given under the Warsaw Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, orders referred to in Article 12 of the Warsaw Convention shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve q'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article VI

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VII

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Artículo III

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

2. Por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones se considerarán también como del transportista de hecho. Sin embargo, tales acciones y omisiones no someterán al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, ninguna renuncia de derechos establecidos por dicho Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 22 de dicho Convenio efectuarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

Artikel III

(1) Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des vertraglichen Luftfrachtführers.

(2) Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des ausführenden Luftfrachtführers. Der ausführende Luftfrachtführer kann jedoch durch solche Handlungen oder Unterlassungen keinesfalls einer Haftung unterworfen werden, welche die in Artikel 22 des Warschauer Abkommens festgesetzten Höchstbeträge übersteigt. Eine besondere Vereinbarung, durch die der vertragliche Luftfrachtführer durch das Warschauer Abkommen nicht auferlegte Verpflichtungen übernimmt, ein Verzicht auf Rechte aus dem genannten Abkommen oder eine besondere Erklärung des Interesses an der Lieferung nach Artikel 22 des genannten Abkommens hat gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer keine Wirkung, außer er stimmt zu.

Artículo IV

Las órdenes o protestas que se dirijan al transportista conforme al Convenio de Varsovia tendrán el mismo efecto, ya sean dirigidas al transportista contractual ya al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en el Artículo 12 del Convenio de Varsovia sólo surtirán efecto si se dirigen al transportista contractual.

Artikel IV

Weisungen oder Beanstandungen, die nach dem Warschauer Abkommen dem Luftfrachtführer zu geben oder ihm gegenüber zu machen sind, haben, gleichgültig ob sie an den vertraglichen Luftfrachtführer oder an den ausführenden Luftfrachtführer gerichtet werden, die gleiche Wirkung. Die Weisungen nach Artikel 12 des Warschauer Abkommens sind jedoch nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet werden.

Artículo V

Con relación al transporte efectuado por el transportista de hecho, todo dependiente de éste o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables, según el presente Convenio, al transportista del cual sea dependiente, a menos que se pruebe que actuó en forma tal que, de conformidad con el Convenio de Varsovia, no pueda ampararse en tales límites.

Artikel V

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann sich jeder der Leute dieses Luftfrachtführers oder des vertraglichen Luftfrachtführers, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Abkommen für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten er gehört; dies gilt nicht, wenn bewiesen wird, daß er in einer Weise gehandelt hat, die nach dem Warschauer Abkommen die Berufung auf Haftungsbeschränkungen ausschließt.

Artículo VI

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenibles de este transportista, del contractual y de los dependientes de uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del presente Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

Artikel VI

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung darf der Gesamtbetrag, der von diesem Luftfrachtführer, von dem vertraglichen Luftfrachtführer und von ihren Leuten, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, als Schadensersatz erlangt werden kann, den höchsten Schadensersatzbetrag nicht übersteigen, der nach diesem Abkommen dem vertraglichen Luftfrachtführer oder dem ausführenden Luftfrachtführer auferlegt werden kann; keine der genannten Personen haftet jedoch über den für sie geltenden Höchstbetrag hinaus.

Artículo VII

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción por daños podrá ejercitarse, a elección del demandante, contra dicho transportista, contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conozca del juicio.

Artikel VII

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann eine Klage auf Schadensersatz nach Wahl des Klägers gegen diesen Luftfrachtführer, gegen den vertraglichen Luftfrachtführer oder gegen beide, gemeinsam oder gesondert, erhoben werden. Ist die Klage nur gegen einen dieser Luftfrachtführer erhoben, so hat dieser das Recht, den anderen Luftfrachtführer aufzufordern, sich an dem Rechtsstreit zu beteiligen; die Rechtswirkungen und das Verfahren bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichtes.

Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas las nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

Article IX

1. Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Convention or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.

3. Any clause contained in an agreement for carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

Article XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Article XI

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article XIII, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XII

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of Mexico.

Article XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations

Article XIII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations and the Inter-

Artículo VIII

Toda acción por daños, de acuerdo con lo previsto en el Artículo VII del presente Convenio, deberá ejercitarse, a elección del demandante, ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio de Varsovia, ante el tribunal con jurisdicción en el lugar del domicilio del transportista de hecho o ante el tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

Artikel VIII

Eine Klage auf Schadensersatz im Sinn des Artikels VII muß nach Wahl des Klägers entweder bei einem der Gerichte erhoben werden, bei denen eine Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer nach Artikel 28 des Warschauer Abkommens erhoben werden kann, oder bei dem Gericht des Ortes, wo der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung befindet.

Artículo IX

1. Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite inferior al aplicable de conformidad con el presente Convenio, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

2. En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

3. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes deroguen las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el Artículo VIII.

Artikel IX

(1) Jede vertragliche Bestimmung, durch welche die sich aus diesem Abkommen ergebende Haftung des vertraglichen Luftfrachtführers oder des ausführenden Luftfrachtführers ausgeschlossen oder der nach diesem Abkommen maßgebende Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Abkommens unterworfen.

(2) Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung ist Absatz 1 auf vertragliche Bestimmungen über Verluste oder Beschädigungen nicht anzuwenden, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.

(3) Alle Bestimmungen des Beförderungsvertrages und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, worin die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechtes oder durch Änderung der Bestimmungen über die Zuständigkeit von diesem Abkommen abweichende Regeln festsetzen, sind nichtig. Im Fall der Beförderung von Gütern sind jedoch Schiedsklauseln im Rahmen dieses Abkommens zulässig, wenn das Verfahren im Bezirk eines der in Artikel VIII bezeichneten Gerichte stattfinden soll.

Artículo X

Excepto lo previsto en el Artículo VII, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

Artikel X

Mit Ausnahme des Artikels VII berührt keine Bestimmung dieses Abkommens die Rechte und Pflichten der beiden Luftfrachtführer untereinander.

Artículo XI

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo XIII, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

Artikel XI

Dieses Abkommen liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XIII für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zu diesem Zeitpunkt Mitglied der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen ist.

Artículo XII

1. El presente Convenio quedará sometido a ratificación de los Estados signatarios.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artikel XII

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.

(2) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt.

Artículo XIII

1. Tan pronto como cinco Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en la Organización de las Nacio-

Artikel XIII

(1) Dieses Abkommen tritt, sobald es von fünf Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko läßt dieses Abkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten

Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

national Civil Aviation Organization by the Government of the United States of Mexico.

Article XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XIV

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United States of Mexico and shall take effect as from the ninetieth day after the date of such deposit.

Article XV

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des États-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XV

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the Government of the United States of Mexico.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the United States of Mexico of the notification of denunciation.

Article XVI

1. Tout État contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout État contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

Article XVI

1. Any Contracting State may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by notification to the Government of the United States of Mexico that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

2. The Convention shall, ninety days after the date of the receipt of such notification by the Government of the United States of Mexico, extend to the territories named therein.

3. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XV, separately for any or all of the territories for the international relations of which such State is responsible.

Article XVII

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article XVII

No reservation may be made to this Convention.

Article XVIII

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée:

a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;

b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;

d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;

e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

Article XVIII

The Government of the United States of Mexico shall give notice to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

a) of any signature of this Convention and the date thereof;

b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;

c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article XIII, paragraph 1;

d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;

e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XVI and the date thereof.

nes Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

bei den Vereinten Nationen und bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registrieren.

Artículo XIV

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de este depósito.

Artikel XIV

(1) Dieses Abkommen liegt nach seinem Inkrafttreten für jeden Mitgliedstaat der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko vollzogen und wird am neunzigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

Artículo XV

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reciba la notificación de dicha denuncia.

Artikel XV

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wirksam.

Artículo XVI

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la ratificación o adhesión al presente Convenio, o en cualquier momento después, declarar mediante notificación al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos que la aplicación del presente Convenio se extenderá a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

2. La aplicación del presente Convenio se extenderá, 90 días después de la fecha de recepción de dicha notificación, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a los territorios mencionados en la misma.

3. Todo Estado Contratante podrá denunciar este Convenio, de conformidad con las disposiciones del Artículo XV, por separado, respecto a cualquiera o a todos los territorios de cuyas relaciones internacionales el Estado en cuestión sea responsable.

Artikel XVI

(1) Jeder Vertragsstaat kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erklären, daß sich dieses Abkommen auf Gebiete erstreckt, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

(2) Neunzig Tage nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erstreckt sich dieses Abkommen auf die in der Anzeige genannten Gebiete.

(3) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen, entsprechend den Bestimmungen des Artikels XV, für alle oder einzelne Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist, gesondert kündigen.

Artículo XVII

El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artikel XVII

Ein Vorbehalt zu diesem Abkommen ist nicht zulässig.

Artículo XVIII

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados:

a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;

b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;

c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo XIII;

d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción;

e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el Artículo XVI, y la fecha de recepción de la misma.

Artikel XVIII

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen anzeigen:

a) jede Unterzeichnung dieses Abkommens und den Zeitpunkt der Unterzeichnung;

b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;

c) den Zeitpunkt, zu dem dieses Abkommen nach Artikel XIII Absatz 1 in Kraft tritt;

d) den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfanges;

e) den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XVI und den Zeitpunkt des Empfanges.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Guadalajara, le dix huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Guadalajara on the eighteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-one in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. In case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail. The Government of the United States of Mexico will establish an official translation of the text of the Convention in the Russian language.

This Convention shall be deposited with the Government of the United States of Mexico with which, in accordance with Article XI, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

AUSTRALIE:

BELGIQUE:

BRÉSIL:

FRANCE:

GUATEMALA:

HONDURAS:

INDONÉSIE:

MEXIQUE:

NORVÈGE:

PAYS-BAS:

PHILIPPINES:

RÉPUBLIQUE DE CHINE:

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE:

RÉPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE:

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE
DE BIÉLORUSSIE:

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Guadalajara el día dieciocho de septiembre del año de mil novecientos sesenta y uno en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés. En caso de divergencia, el texto en idioma francés, idioma en el que se redactó el Convenio de Varsovia de 1929, hará fe. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos hará una traducción oficial del texto del Convenio en el idioma ruso.

El presente Convenio será depositado ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo XI, y dicho Gobierno transmitirá ejemplares certificados del mismo a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

ZU URKUND DESSEN haben die mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Guadalajara, am achtzehnten September neunzehnhunderteinundsechzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache.

Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 abgefaßt worden ist, maßgebend. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird eine amtliche Übersetzung des Wortlauts des Abkommens in russischer Sprache herstellen.

Dieses Abkommen wird bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt, bei der es nach den Bestimmungen des Artikels XI zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Regierung übermittelt der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen beglaubigte Abschriften.

AUSTRALIEN:

BELGIEN:

BRASILIEN:

FRANKREICH:

GUATEMALA:

HONDURAS:

INDONESIEN:

MEXIKO:

NORWEGEN:

NIEDERLANDE:

PHILIPPINEN:

REPUBLIK CHINA:

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:

POLNISCHE VOLKSREPUBLIK:

UNGARISCHE VOLKSREPUBLIK:

WEISSRUSSISCHE SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIK:

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:	UKRAINISCHE SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIK:
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE:	TSCHECHOSLOWAKISCHE SOZIALISTISCHE REPUBLIK:
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:	VEREINIGTES KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND:
SAINT-SIÈGE:	HEILIGER STUHL:
SUÈDE:	SCHWEDEN:
SUISSE:	SCHWEIZ:
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:	UNION DER SOZIALISTISCHEN SOWJETREPUBLIKEN:
VENEZUELA:	VENEZUELA:

Denkschrift

I. Allgemeines

Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) regelt die Rechtsbeziehungen zwischen dem Fluggast oder dem Absender von Frachtgut einerseits und dem Luftfrachtführer andererseits. Der Luftfrachtführer haftet für die Schäden an Personen und Sachen, die während der Luftbeförderung entstehen, bis zu bestimmten Haftungshöchstbeträgen. Diese Haftung entfällt nur, wenn der Luftfrachtführer nachweist, daß ihn und seine Leute kein Verschulden trifft. Die Beweislast liegt somit nicht bei dem Fluggast oder dem Absender, sondern bei dem Luftfrachtführer. Die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden werden durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 291), das in Kürze in Kraft treten wird, von 33 750 DM auf 67 500 DM erhöht.

Im internationalen Luftverkehr wird die Luftbeförderung, zu der sich der Luftfrachtführer verpflichtet hat, aus technischen und wirtschaftlichen Gründen vielfach nicht durch diesen selbst, sondern durch einen Dritten ausgeführt. In diesen Fällen können bei dem Ersatz von Schäden Schwierigkeiten auftreten, weil bisher nur einer der beiden Beförderer den Regeln des Warschauer Abkommens unterliegt.

Nach der in den kontinental-europäischen und südamerikanischen Staaten vorherrschenden Auffassung haftet nur der Luftfrachtführer nach dem Warschauer Abkommen. Die Ansprüche des Fluggastes oder des Absenders gegen den Dritten, der die Luftbeförderung tatsächlich ausführt, richten sich dagegen nach den allgemeinen Vorschriften des nationalen Rechts. Soweit deutsches Recht Anwendung findet, sind die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die unerlaubte Handlung maßgebend. Danach hat der Fluggast oder der Absender dem Dritten ein Verschulden an der Schadenverursachung nachzuweisen, was in den meisten Fällen praktisch nicht möglich ist. Gelingt der Nachweis, so haftet der Dritte summenmäßig unbeschränkt. Aus dieser Rechtslage ergeben sich somit Nachteile sowohl für die Fluggäste oder die Absender, die den Tatbestand einer unerlaubten Handlung nachzuweisen haben, als auch für die Luftverkehrsunternehmen, die als Dritte die Beförderung ausführen und bereits bei leichter Fahrlässigkeit summenmäßig unbeschränkt haften, während nach dem Warschauer Abkommen eine unbeschränkte Haftung erst bei stärkeren Verschuldensgraden vorgesehen ist. Es kommt hinzu, daß das Warschauer Abkommen in den Vertragsstaaten nicht einheitlich ausgelegt wird. Nach anglo-amerikanischer Auffassung trifft die Haftung nach diesem Abkommen nicht stets den Luftfrachtführer, der sich zu der Durchführung der Beförderung verpflichtet hat, sondern in bestimmten Fällen denjenigen, der die Beförderung tatsächlich ausführt.

Das in Guadalajara (Mexiko) am 18. September 1961 gezeichnete Abkommen unterwirft sowohl den Luftfrachtführer — in dem Abkommen vertraglicher Luftfrachtführer genannt — als auch den Dritten — den ausführenden Luftfrachtführer — den Regeln des Warschauer Abkommens. Der Fluggast oder der Absender erhält damit, von den Ansprüchen aus unerlaubter Handlung abgesehen, unmittelbare Ansprüche gegen den Dritten, der bis zu den Höchstbeträgen des Warschauer Abkommens zum Schadenersatz verpflichtet ist, sofern ihm nicht der Nachweis gelingt, daß ihn und seine Leute kein Verschulden trifft. Durch diese Regelung wird zugleich der Meinungsstreit darüber, wer nach dem Warschauer Abkommen haftpflichtig ist, beseitigt, weil beide Beförderer, der vertragliche und der ausführende Luftfrachtführer, den Regeln des Warschauer Abkommens unterworfen sind.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel I

Artikel I enthält Begriffsbestimmungen. Danach ergänzt das Abkommen von Guadalajara das Warschauer Abkommen sowohl in der ursprünglichen Fassung als auch in der Fassung des Haager Protokolls von 1955. Vertraglicher Luftfrachtführer ist derjenige, der im eigenen Namen den Beförderungsvertrag mit dem Fluggast oder dem Absender geschlossen hat. Unter dem ausführenden Luftfrachtführer versteht das Abkommen jede andere Person als den vertraglichen Luftfrachtführer, welche die Beförderung entweder auf der gesamten Strecke oder auf einer Teilstrecke tatsächlich ausführt. Dies braucht nicht auf Grund eines Beförderungsvertrages zwischen dem ausführenden und dem vertraglichen Luftfrachtführer zu geschehen. Jede vertragliche Beziehung, wie z. B. ein Chartervertrag, genügt. Nur wenn der Dritte ohne Ermächtigung des vertraglichen Luftfrachtführers die Beförderung ausgeführt hat, kann das Abkommen nicht angewendet werden. Zum Schutze des Fluggastes oder des Absenders wird die Ermächtigung aber vermutet, bis das Gegenteil nachgewiesen ist.

Zu Artikel II

Die Regeln des Warschauer Abkommens werden auf beide Luftfrachtführer, den vertraglichen und den ausführenden Luftfrachtführer, erstreckt. In den Fällen, in denen die Beförderung nicht durch den vertraglichen Luftfrachtführer selbst, sondern durch eine andere Person — den ausführenden Luftfrachtführer — tatsächlich ausgeführt wird, erhält der Fluggast oder der Absender somit zwei Schuldner, gegen die er unter den erleichterten Voraussetzungen des Warschauer Abkommens Ansprüche geltend machen kann. Die Erstreckung der Regeln des Warschauer Abkommens auf den ausführenden Luftfrachtführer gilt aber nur für die Teilstrecke, die er tatsächlich ausgeführt hat.

Zu Artikel III und IV

Die Einbeziehung des ausführenden Luftfrachtführers in die Regelungen des Warschauer Abkommens wird durch Artikel III und IV ergänzt, indem sich beide Luftfrachtführer ihre Handlungen und Unterlassungen sowie die Handlungen und Unterlassungen ihrer Leute in bestimmtem Umfang gegenseitig anrechnen lassen müssen. Der Absender von Frachtgut erhält das Recht, Weisungen und Beanstandungen auch an

den ausführenden Luftfrachtführer zu richten. Diese Bestimmungen dienen dem Schutz der Fluggäste und der Absender. Der Absender wird nur in seltenen Fällen feststellen können, wer den Schaden verursacht hat oder welcher Luftfrachtführer bei Erteilung der Weisung im Besitze des Frachtgutes ist. Verfügungen nach Artikel 12 des Warschauer Abkommens über die Rückgabe des Gutes, über die Unterbrechung der Beförderung oder über die Ablieferung des Gutes an einen anderen Empfänger werden aber nach Artikel IV Satz 2 des Abkommens nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet sind. Abgesehen davon, daß für die Erteilung derartiger Weisungen die Vorlage des Luftfrachtbriefes erforderlich ist, wird meist nur der vertragliche Luftfrachtführer übersehen können, wo sich das Gut befindet und wie der Weisung unverzüglich entsprochen werden kann.

Zu Artikel V

Nach Artikel 25 A des Warschauer Abkommens können sich die Leute des Luftfrachtführers auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach jenem Abkommen für den Luftfrachtführer gelten. Diese Regelung wird nach Artikel V des Abkommens auf die Leute des ausführenden Luftfrachtführers erstreckt.

Zu Artikel VI

Beide Luftfrachtführer (der vertragliche und der ausführende Luftfrachtführer) haften gesamtschuldnerisch.

Jeder Luftfrachtführer ist unter den Voraussetzungen und in dem Umfang, wie es das Warschauer Abkommen vorschreibt, für den Schaden verantwortlich. Der geschädigte Fluggast oder Absender kann den Schadenersatz aber nur einmal fordern. Über das Innenverhältnis zwischen den beiden Luftfrachtführern enthält das Abkommen keine Bestimmungen. Hierfür bleibt das nationale Recht maßgebend.

Zu Artikel VII und VIII

Diese Bestimmungen regeln prozeßrechtliche Fragen. Nach Artikel VII Satz 1 kann der Fluggast oder der Absender beide Luftfrachtführer gemeinsam oder gesondert verklagen. Nach Artikel VII Satz 2 hat der beklagte Luftfrachtführer das Recht, den anderen Luftfrachtführer aufzufordern, sich an dem Rechtsstreit zu beteiligen. Eine Änderung des deutschen Zivilprozeßrechts hat Artikel VII Satz 2 nicht zur Folge, weil sich die Rechtswirkungen und das Verfahren, wie in der Vorschrift ausdrücklich bestimmt ist, nach dem Recht des angerufenen Gerichts, vor deutschen Gerichten nach den Vorschriften über die Streitverkündung (§§ 72 ff. ZPO) richten.

Um die Führung des Rechtsstreits gegen beide Luftfrachtführer bei ein- und demselben Gericht zu ermöglichen, erweitert Artikel VIII die Gerichtsstände dahin, daß bei dem Gericht, bei dem die Klage gegen den einen Luftfrachtführer zulässig ist, auch die Klage gegen den anderen Luftfrachtführer erhoben werden kann.

Zu Artikel IX

Nach den Artikeln 23 und 32 des Warschauer Abkommens darf der Luftfrachtführer seine Haftung, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, weder ausschließen noch beschränken. Entsprechendes ordnet Artikel IX für die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers an.

Schiedsklauseln bleiben wie nach Artikel 32 Satz 2 des Warschauer Abkommens zulässig, sofern das Verfahren in dem Bezirk eines nach Artikel VIII zuständigen Gerichts stattfinden soll (Artikel IV Abs. 3 Satz 2).

Zu Artikel X

Das Abkommen regelt mit Ausnahme des Artikels VII nur die Rechtsbeziehungen zwischen den Luftfrachtführern einerseits und dem Fluggast oder dem Absender von Frachtgut andererseits. Über das Innenverhältnis zwischen den Luftfrachtführern enthält das Abkommen keine Vorschriften. Hierfür bleibt das nationale Recht maßgebend, sofern nicht besondere Abreden zwischen den Luftfrachtführern bestehen.

Zu Artikel XI bis XVIII

Die Schlußbestimmungen der Artikel XI bis XVIII enthalten die üblichen Klauseln über Zeichnung, Ratifikation, Vorbehalte, Beitritt und Kündigung.

Das Abkommen steht nach Artikel XI und XIV nur den Staaten offen, die Mitglied der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen sind. Depositarmacht sind die Vereinigten Staaten von Mexiko (Artikel XII Abs. 2).

Zur Schlußformel

Das Abkommen ist in französischer, englischer und spanischer Sprache abgefaßt. Bei Abweichungen soll der französische Wortlaut maßgebend sein, weil das Warschauer Abkommen nur in französischer Sprache abgefaßt ist. Die deutsche Übersetzung beruht auf einer Vereinbarung zwischen der Schweiz, der Bundesrepublik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland.

Bo 17 286 5. 63